



Kilometry... sekundy... punkty...

24 i 25 maja została rozegrana II eliminacja do Ralldowych Samochodowych strzostw Polski. Tym kolejnym ognim lańcucha imprez był raid łódzki, rego termin ze względów organizacyjnych został opóźniony o tydzień. Zebra stwierdzić, że zawodnicy nie na nie stracili. Płegna pogoda i wio- zia, która dopiero w ostatnich dniach roczyla w swą pełnię, ukoronowała nadzwyczajną przyjemną imprezę.

V godzinach rannych, 24 maja (sobor- poczęto z kilku wyznaczonych k- tów jazdę docelową, kończącą się lotnisku Lubinek w Łodzi. Jak zwy- zresztą, tak i tym razem trasa nie ynosil nic rewelacyjnego poza gorąc- ym i niepotrzebnym poszukiwaniem k- tów Kontroli Czasu. Takim punk- i był Piotrków: organizator ukrył ik sądziłowski, nie wiadomo dla- 4 km za miastem pomimo, że w re- aminie wyraźnie podano, że punk- i ze w samym Piotrkowie. Na szcze- nie spowodowało to żadnych póź- i mogących stanowić precedens do dobrze znanej z poprzednich imprez iny protestów.

a trasie były też i nieco niezwykle gody. Mianowicie Kamień podru- y przez koło rozbiła przednią szybę Wartburga Stolarskiego. Zawodnik ynuuje jazdę bez szyby, podobno et bardzo sobie chwalił świeże po- re. Gorzej byłoby w wypadku czu.

jeszcze trudnej sztuki jazdy typu wys- cigowego. Tego rodzaju próby trzeba wprowadzać w naszych imprezach tym bardziej, że próby szybkościowe stają się podstawą wszystkich poważnych międ- dzynarodowych raidów.

Nie obyło się bez emocji. Doskonali warszawski zawodnik Zbigniew Borow- czyk przewrócił swój wóz. Na wyjściu z ciasno ustawionej bramki zawodnik skręcił gwałtownie, wóz przechylił się, jeszcze przez chwilę jechał na dwóch kołach. Nie pomogło odbicie kierowni- cy, Renault 4 CV położył się na boku. Na szczęście uszkodzenia były tylko na- tury „kosmetycznej” — pognieciony błotnik i brzeg dachu. Oczywiście wpły-nęło to deprymująco na zawodnika, który jednak kontynuował jazdę, nie dając żadnych szans na zwycięstwo. Niewykonanie próby pociąga za sobą 50 punktów karnych.

Jakie były powody wypadku? — pech, czy błąd zawodnika? Wydaje się, że podłożem wywrotki był stan techniczny samochodu. Renault Borowczyka ma już kilkadziesiąt tysięcy kilometrów prze- biegu i amortyzatory znajdują się w opłakanym stanie. Właśnie brak tłumienia spowodował sytuację niemożli- wą do opanowania.

Tym razem 1000-metrowy rozbieg przed stoperowanym odcinkiem próby hamowania okazał się naprawdę po- trzebny. Na 100 metrach bardzo szorst- kiej betonowej nawierzchni można wy- hamować szybkości znacznie większe, niż maksymalne uzyskiwane przez star- tujące samochody. Zasadniczo czasy są dobre, mieszczące się przeważnie w gr-anicach 6—7 sekund. Ale pomimo to nie-

Radzimy sobie same. Zawodniczek Wędry- chowska, Szczepańska i Wojtowicz omawiają szczegóły slinka Renault.

wielu zawodników hamowało w sposób przekonywujący. Przyhamowanie, zwol- nienie, kilkakrotnie „przepompowanie” po czym na ostatnich metrach bardzo gwałtowne, aż do zablokowania, naci- snięcie hamulców. Taka technika prze- ważała na próbie, daleko tu jeszcze do wspaniałego pokazu, jaki w zeszłym ro- ku na ORS-ie dał Nahorski, czy oby- dwaj Niemcy z NRD na Wartburgach. Zawodnicy niemieccy wykorzystywali przyspieszenie do ostatniego metra, po-



czym następowało równoczesne odjęcie „gazu” i naciśnięcie pedału hamulca. Hamowanie było naprawdę bardzo gwałtowne na granicy zablokowania kół no i oczywiście bez żadnego „pompowa- nia”.

Po zakończeniu prób zawodnicy mają nieco wolnego czasu, który poświęcono na tankowanie i zjedzenie późniejszego obiadu — lub wczesnej kolacji. Niestety nie widziało się zupełnie wypoczywają- cych zawodników, co wskazuje na lekce- ważenie trudu czekającego zawodników nocnego etapu. No i oczywiście rozpo- czynają się dyskusje „jak kto pojechał” i próby ustalenia prowizorycznych lide- rów klas. W klasie trzeciej prowadzi Zatoń na Syrenie z 51,5 pkt. przed Var- isellą, Repetą i Wierzbą również z ze- społu FSO. Najlepszym z Renault jest Opieła, mający 54,5 pkt. Na razie więc Syreny dominują w swojej klasie. W klasie czwartej prowadzi Tarczyński nieznacznie przewagą przed Pawlakiem, trzecim jest Rusiniak. W piątej popular- nie zwaną klasą Simek, Goński ma 48,5 pkt., zaś Wodnicki tylko 0,1 więcej. Bronka ma 49,7, zaś Wainer 50,2 a Wę- drychowski 50,5. Jak z tego wynika walka jest bardzo zacięta i poziom jeź- dziecki wyrównany. Tak małych róż- nic nie ma w innych klasach.

Stary sprzęt i nieliczna obsada czyni, że walka w klasie VII ma przebieg ra- czaj mogący zainteresować tylko biorą- cych w niej udział zawodników. Ogra- nicza się cna do rywalizacji Nowosiel- ski — Kuszewski. Klasę ósmą prowadzi niezmiennie Frank na Opel Kapitana, choć Warszawy depczą mu dosłownie po piętach. Najlepszy jest Sochański, mający 51,4 w porównaniu z 49,9 Franka.



Ranek wita zawodników u stóp góry prowadzącej do zamku w Chęcinach. Tutaj ma być rozegrana próba szybko- ci górskiej na dystansie 2400 m. Oczeki- wanie trwa długo. Organizator opóźnia się z ostatnimi przygotowaniem, tym- bardziej, że po przejechaniu trasy, są- dza główny zarządził odroczenie plas- ku leżącego na bardziej niebezpiecznych zakrętach.

Samochody startują w kolejności przybycia na punkt przed próbą górską. Dlatego też przygodni widzowie obser- wują duże różnice szybkości przy pod- jeździe na górę.

W klasie trzeciej rewelacją jest czas Variselli, który pomimo, że silnik jego Syreny defektuje, uzyskuje wynik 103,3 pkt. Na drugim miejscu figuruje rów- nież Syrena 104,2 pkt., którą prowadził Wierzbę. Najlepsza Renault legitymuje się wynikiem 105,8 pkt., uzyskanym przez Gebethnera. W klasie czwartej Wartburgi Pawlaka i Cencory mają jed- nakowy wynik 106,5 pkt., lecz szybszym od nich jest Tarczyński z 105,7 pkt.

W Simcach nie zawiódł Wainer, któ- ry pojechał naprawdę bardzo ładnie, na poziomie swego koncertu jazdy danego w Grecji. Jego wynik 97,5. Drugi jest Wędrychowski z 99 pkt., zawodnik ten m- cze nie jeździ efektywnie, ale jak wi- dać bardzo efektywnie i mając zawsze wyrównane wyniki. Oczekiwany z nie- pokojem przez konkurentów start Goń- skiego kończy się kompletnym fiaskiem. Już po przejechaniu kilkuset metrów Goński musi zrezygnować z jazdy — urwanie dwóch śrub mocujących pompę wodną wyklucza go z konkurencji. Kosztuje to maksymalną ilość punktów tj. 250. Tym samym więc raid dla Goń- skiego zostaje przerwany. Citroeny No- wosielskiego i Kuszewskiego uzyskują wynik różniący się tylko o 2,5 pkt., zaś Warszawa Karzewskiego ma identycz- ny wynik z Łyszczem na Opel Kapitana. Tym razem Frank znajduje się w po- bitym polu. Jego Opel Kapitana jest już bardzo wysłużony i wyraźnie „nie cią- gnie” pod górę.

Sreg przebiega w zasadzie bez emocji, jeżeli nie liczyć dokonanej w ostatniej chwili zmiany długości jednego z od- cinków. Skrócenie odcinka o jeden ki- lometr okazało się konieczne ze wzglę- du na bardzo złą nawierzchnię, jaka mo-

gła zrujnować podwozia szybko jadą- cych samochodów. Zresztą zawodnicy na starcie byli zawiadomieni o tej zmia- nie i nie spowodowało to nieporozumień. Nieprzejmny incydentem było pomy- lenie trasy Sreg przez Timoszkę, który jako pierwszy wykonał próbę. Po tym niepowodzeniu Timoszek wycofał się z raidu. Samochody docierają do Łodzi wkrótce po godzinie 10-tej i zo- stają zatrzymane przez organizatora w zamkniętym parkingu. Zapowiedziano, że samochody zostaną zwolnione w kró- tkim czasie. Niestety minuty zamieniają się w godziny i dopiero o wpół do pierw- szej parking zostaje otwarty. Organizator na polecenie sędziego głównego z- trzymuje tylko 5 wozów. Są to 3 Sy- reny, Renault i Simca Aronde. Samo- chody te mają być badane przez ku- misję techniczną, pod kątem ustalenia, czy nie dokonano zmian nie dozwolo- nych regulaminem.

Tego rodzaju posunięcie nie jest ja- kąś dyskryminacją, czy złośliwością w stosunku do pewnych zawodników, lecz jest podyktowane zdrową myślą roz- ładowania atmosfery i usunięcia krą- żących plotek na temat jakoby dokony- wanych przeróbek. Przypadkiem Syren zajmowały się w poprzednim nume- rze AMS.

Nie wszystkie badania zostają ukoń- czone przed ogłoszeniem wyników. Ze względu na to, że Syrena nie jest sa- mochoodem jeszcze w pełni znanym na- szym rzeczoznawcom PZM, jeden wóz miał być dokładnie badany na Politech- nice Łódzkiej w poniedziałek 26 maja. Tak skrupulatne badanie usunie wszel- kie wątpliwości i będzie najlepszą od- powiedzią o wartości użytkowej Syre- ny. Dlatego też nie ogłoszono oficjal- nych wyników w klasie III, które po- damy w następnym numerze AMS wraz z wynikami badań Komisji Tech- nicznej.

Bardzo dobrze spisały się trzy panie w rodzaju „Pucharu Pań”, stosowanego stanowić się nad możliwością zorgani- zowania osobnej klasyfikacji kobiecej. w rodzaju „Pucharu Pań”, stosowanego w raidach zagranicznych.

Do raidu miało być zgłoszone 5 na- szych „Mikrusów”. WSK Mielec inte- resowała się bardzo imprezą, niestety jednak zgłoszenia ostatecznie nie zma- terializowały się. Zapraszamy więc na następny raid. Mikrusy startowałyby w osobnej klasie I do 350 cm.

WYNIKI:

Klasa III
Wyniki ogłoszone zostaną w terminie późniejszym.

Klasa IV
1) TARCZYŃSKI, RENAULT DAUPHINE 107,2 pkt., 2) PAWLAK, WARTBURG 101,4, 3) RUSINIAK RENAULT DAUPHINE 101,9 pkt., 4) MORAWSKI RENAULT DAUPHINE 101,5, 5) CENCORA, WARTBURG, 202,9 pkt., 6) STOLARSKI, WARTBURG 211,3 pkt.

Klasa V
1) WAINER, SIMCA ARONDE, 155,7 pkt., 2) WĘDRYCHOWSKI, SIMCA ARONDE, 157,5 pkt., 3) BRONKA, SIMCA ARONDE, 161,2 pkt., 4) SOBAŃSKI, SIMCA ARONDE, 161,8 pkt., 5) WOD-

NICKI, SIMCA ARONDE, 162,1 pkt., 6) ŚNIGUROWICZ, SKODA 440, 176,1 pkt.

Klasa VII
1) KUSZEWSKI, CITROEN, 170,4 2) NOWOSIELSKI, CITROEN, 183,3 3) DOBRZANSKI, CITROEN, 225,3.

Klasa VIII
1) FRANK, OPEL KAPITAN, 166,7 2) SOLARSKI, WARSZAWA, 171,1, 3) ŁYSZCZ, OPEL KAPITAN, 184,0, 4) SOCHACKI, WARSZAWA, 189,6, 5) DUBAS, WARSZAWA, 193,6, 6) WRÓBLEWSKI, WARSZAWA, 202,0.

Do raidu wystartowało 52 samochodów. Imprezę ukończyło 44.